

Tobias Moberg
Tobias.Moberg@skane.se

YTTRANDE

Datum 2020-01-29
Ärendenummer 2020-PB000362

1 (14)

Infrastrukturdepartementet
I2020/02739
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remiss Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037

Region Skåne har mottagit ovanstående från Trafikverket på uppdrag av Infrastrukturdepartementet för samråd kring inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037.

Regeringen gav den 25 juni Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag. Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037. Regeringen avser sedan i en proposition till riksdagen lämna förslag till en ny planperiod och ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen som följer av regeringens inriktning för transportsystemets utveckling.

Inriktningsunderlaget redovisades till Regeringskansliet den 30 oktober 2020 och är ute på remiss till den 29 januari 2021.

F79-D0AD-144A-6B9B-AB69B1378E63:84AB7BAA-C77C-4A46-837A-8EA95D53178F

Sammanfattning av Region Skånes synpunkter

Prioriterade insatser för Skåne

Region Skåne har följande konkreta prioriteringar av investeringar som grund för kommande direktiv och planering. Region Skånes prioritering bygger på samverkan med kommunerna, näringslivet och andra aktörer i regionen.

- Säkerställ färdigställandet av ny stambana mellan Lund och Hässleholm
- Säkerställ färdigställandet av dubbelspår Maria-Helsingborg C
- Dubbelspår Skånebanan Kristianstad-Hässleholm
- Ökad kapacitet Ystadbanan Malmö-Ystad
- Helhetsgrepp om E6:an Vellinge-Helsingborg i enlighet med fyrstegsprincipen
- Klartecken för brukarfinansierad HH-förbindelse, samt en utredning för Öresundsmetro

En utökad ram är en nödvändighet för att ens kunna genomföra den nuvarande nationella planen

- Det samlade ekonomiska utrymmet för infrastrukturen behöver utökas. Trafikverkets material visar tydligt på behovet av ökade medel. Region Skåne är positiv till ökat utrymme för vidmakthållande men menar att även större investeringar är avgörande för både regionens och landets trafikförsörjning.
- Region Skåne ser det som oerhört viktigt att regeringen står fast vid de åtaganden som tagits i nuvarande plan. Det är endast vid en 20 procent utökad ram och en lånefinansiering av de nya stambanorna som de åtgärderna som ligger i nuvarande plan helt kan finansieras.

Utbyggnaden av nya stambanor behöver finansieras utanför ramarna i den nationella planen.

- Utbyggnaden av nya stambanor är nödvändigt och bör ske så snabbt som möjligt. Region Skåne står bakom Trafikverkets inriktning att de nya stambanorna bör lånefinansieras för att skapa större ekonomiskt utrymme till nödvändig upprustning av svensk väg- och järnvägsinfrastruktur.
- Sträckan Lund – Hässleholm är högt belastad och måste byggas så snart som möjligt.

Befintliga kapacitetsbrister måste åtgärdas när trafiken på järnväg ökar

- Region Skåne anser att kapacitetsbrister i infrastrukturen främst ska åtgärdas av kapacitetsökning genom en omprioritering till mer yteffektiva trafikslag för både gods- och persontrafiken. Region Skåne är positiva till arbetet med längre och tyngre tåg samt införandet av BK4, vilket framöver även behöver inkludera längre fordonsekipage.
- En jämförelse av förseningsvolymen för Skånetrafiken, SL och Västtrafik 2017 visade att Skåne drabbas av dubbelt så många störningstimmar på grund av brister i infrastrukturen jämfört de båda andra storstadsregionerna. Antalet förseningsminuter har dock markant förbättrats under trafikåret 2019. Det är viktigt Trafikverkets arbete för att minska störningarna fortsätter i rätt riktning.
- Fortsatt kraftfull utveckling av den kollektivtrafikens marknadsandel är en förutsättning för Skånes utveckling. Den förutsätter insatser från statens sida som möjliggör ny och förtätad tågtrafik, regionala superbussar, och högklassig busstrafik i städerna.

Behov av förstärkt och mera effektivt underhåll

- Bristande underhåll orsakar stora problem för resenärerna och kostnader för näringslivet samt hindrar omställningen för transportsystemet. Resurserna till underhåll och reinvestering behöver öka. Åtgärder i starka stråk och i storstadsområdenas infrastruktur måste prioriteras.
- Trafikverkets arbete med underhåll behöver effektiviseras.

En effektivare planeringsprocess är nödvändig för att motverka kostnadsökningar och förseningar

- Region Skåne är oroad över kostnadsökningar och förseningar i genomförandet av nationell och regional plan.
- Planeringsprocessen för mindre objekt är onödigt tidskrävande och omständligt. Region Skåne ser positivt på att Trafikverket öppnar för en förenklad planprocess för mindre objekt och deltar gärna i den framtida dialogen mellan Trafikverket och Länsstyrelsen.
- Statlig medfinansiering för inköp av regionala tåg bör utredas.

Ta höjd för ökade internationella transporter - inrätta en svensk-dansk infrastrukturkommission

- Skånes läge i skärningspunkten av de transportkorridorer som förbinder Skandinavien och det kontinentala Europa ställer ökade krav på kapacitet i järnvägar, vägar och terminaler samt på utveckling av effektiv logistik och klimatanpassade lösningar.
- Det behövs en samlad planering av transportsystemet i Öresundsregionen, särskilt i ljuset av den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen. Regeringarna i Sverige och Danmark bör ta initiativ till en gemensam infrastrukturkommission.

En samordnad planeringsprocess med regionalt ansvar och ökade Mobility Management-insatser

- Dialogen behöver utvecklas för att kunna knyta samman regional utveckling och statlig infrastrukturplanering. Ett ökat fokus på trimning, vidmakthållande, delad finansiering och successiva nationella genomförandebeslut kräver utförligare avstämningar mellan staten och regionens aktörer under planernas genomförande.
- De regionala målsättningarna måste beaktas i högre grad än vad som är fallet i Trafikverkets prognoser för den framtida trafiken.
- Region Skåne är oroliga över att Trafikverket vill överta förvaltningen av lokaltågstationerna.
- Möjliggör användning av steg 1 och steg 2 åtgärder i nationell och regional plan.

Ökad ram för de regionala planerna är nödvändigt för att uppfylla nollvisionen och nå klimatmålen

- Region Skåne ser positivt på att Trafikverket förslår en utökad ram av de regionala planerna proportionerligt mot den nationella planen. Region Skåne anser dock att den tidigare underfinansieringen av de regionala planerna gör att de behöver utökas oavsett vad som sker med den nationella planens totala ram.
- Region Skåne är positivt till att Trafikverket förslår en förlängning och utökning av anslaget för samfinansiering från den nationella planen till trafiksäkerhetsåtgärder i de regionala planerna.
- Region Skåne står bakom Trafikverkets analys om att en höjd beloppsgräns för de namngivna investeringarna. En höjd beloppsgräns bedöms nödvändig för att underlätta genomförandet.

Särskilda insatser för cykel främjar folkhälsa och klimatet

- Cykling har en särskilt stor potential i Skåne tack vare Skånes geografi och relativt korta avstånd mellan städer, tätorter och viktiga kollektivtrafiknoder.
- Frågan om funktionellt samband behöver ses över. Cykel bör ses som ett eget trafikslag enligt lagar och förordningar, vilket skulle förenkla planprocessen och genomförandet av nya cykelvägar.
- Region Skåne föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utveckla en organisation kring snabba cykelstråk nationellt samt uppdatera vägmärkesförordningen gällande skyltning för högkvalitativa regionala cykelstråk för pendling.

Arbeta för en implementering av ny teknik i transportsystemet

- Region Skåne är positiva till regeringens inrättande av en elektrifieringskommission och har förhoppningen att denna kan bidra till en snabbare takt i omställningen.
- Region Skåne deltar gärna i att utveckla och testa nya innovationer såsom intelligenta elvägar och pilotarbete för ITS avseende intelligent trafikstyrning, realtidsinformation och dynamisk hastighetsreglering.
- Statlig medfinansiering av offentligt ägda och konkurrensneutrala depåer samt laddinfrastruktur för eldrift behöver möjliggöras.

Kompetensförsörjning inom infrastrukturektorn är en viktig framtidsfråga

- Region Skåne delar bilden av att kompetensförsörjningen för hela branschen är en oerhört viktig framtidsfråga.
- Region Skåne anser det viktigt att regeringen tar ett krafttag över situationen för kompetensförsörjningen inom infrastrukturektorn. Region Skåne arbetar aktivt för att stimulera till utbildningar både inom vuxenutbildningar (VUX) och yrkeshögskolorna (YH) och deltar gärna i framtida arbete om hur kompetensförsörjningen för infrastrukturområdet kan stärkas.

Riktad pott för storstadsåtgärder

- Många av utmaningarna för framtidens transportsystem är särskilt tydliga i städerna. Stockholm, Göteborg och Malmö väntas stå för hälften av befolkningsökningen i Sverige de kommande 20 åren.
- Det är positivt att Trafikverket uppmärksammar storstädernas trafikfrågor och föreslår utökning av stadsmiljöavtalen. De stora satsningarna som storstäderna behöver göra med utvidgad kollektivtrafik och cykelinfrastruktur kräver finansiering.
- Samtliga tre storstadsregioner och tre storstäder föreslår gemensamt att kommande nationella plan innehåller en särskilt riktad pott för storstadsåtgärder.

Region Skåne utgångspunkter

Sedan år 1997 har Region Skåne det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Detta innefattar bland annat ansvaret att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken utför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken.

Region Skånes yttrande bygger på fortlöpande samverkan med kommunerna, näringslivet och andra aktörer i regionen samt de olika strategier och beslut som arbetas fram i det regionala utvecklingsarbetet.

- Den regionala utvecklingsstrategin ”Det öppna Skåne 2030”
- Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030
- Strategier för det flerkärniga Skåne
- Strategi för ett hållbart transportsystem 2050
- Strategi för den hållbara gods och logistikregionen Skåne
- Persontågstrategi

Positionspapper – Skånes utgångspunkter

Region Skåne har tagit fram ett positionspapper avseende utgångspunkter för kommande infrastrukturplanering som antagits av Regionstyrelsen. Positionspapperet bygger på det remissvar Skåne yttrat sig på nationell plan 2018-2029 och på tidigare framtagna strategier och skrivelser.

Skånebildens

Region Skåne och sju skånska kommuner som är regionala kärnor/tillväxtmotorer har enats om Skånebildens. Skånebildens innehåller de viktigaste investeringar i skånsk järnvägsinfrastruktur som krävs för att Skåne ska kunna vidareutvecklas och bidra till Sveriges utveckling både som transitregion och som en sammanhållen arbetsmarknadsregion. Överenskommelser har också gjorts med de berörda kommunerna längs med Skånebanan, Väst kustbanan och nya stambanor.

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan de sex regionerna i södra Sverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland inom bl.a. kollektivtrafik- och infrastrukturområdet. En viktig utgångspunkt är att transportsystemets funktion och utveckling i Sydsverige, både för personer och gods, är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och tillväxt. Med insikten om vikten av samsyn i utvecklingen av transportsystemet har Regionsamverkan Sydsverige utifrån en gemensam systemanalys och positionspapper konkretiserat vilka insatser som behöver prioriteras under planperioden.

Greater Copenhagen

Skåne är idag en sammanhållen storstadsregion med nära koppling och en fortgående integrering med östra Danmark och Köpenhamn. Det gränsöverskridande samarbetet sker inom Greater Copenhagen som är en politisk samarbetsplattform för regioner och kommuner på Själland, Halland och Skåne, med fokus på att skapa tillväxt och främja arbetstillfällen. *Trafikchartern* för Greater Copenhagen är en överenskommelse mellan parterna och en gemensam vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten och skapa ekonomisk tillväxt och välfärd.

Region Skånes synpunkter

Utveckling av transportsystemet, prioriterade insatser

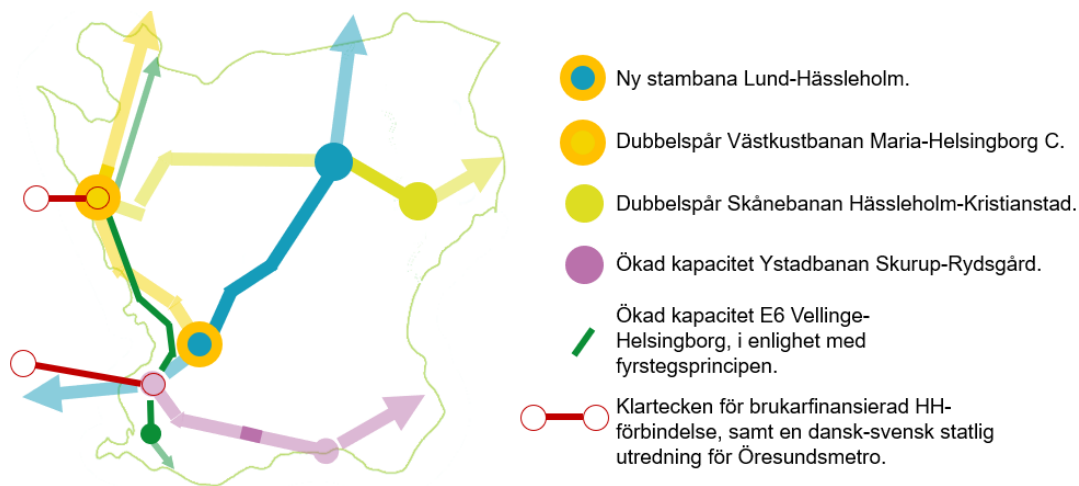
Infrastrukturen i Skåne måste möta behoven hos ett växande Skåne samt skapa förutsättningar för såväl ökad sysselsättning som ett hållbart resande och hållbara godstransporter. Det finns ett stort behov av att kapacitetsförstärka och förbättra tillgängligheten på några av Skånes största stationer och bytespunkter för kollektivtrafik; Malmö C, Lund C, Helsingborg C och Hässleholm C för att kunna tillhandahålla en attraktiv och robust kollektivtrafik.

Med en växande e-handel och utrikeshandel kommer godstransporterna allt mer att påverka Sverige. Region Skåne har som mål att föra över transporter från väg till järnväg och sjöfart, vilket kräver ökad kapacitet i transportsystemet i Skåne. Målet om överföring av transporter från väg till järnväg ska ses ur ett klimatpolitiskt perspektiv, då spårbundna transporter är mycket mer energi- och yteffektiva än vägtransporter.

De skånska hamnarna har stor betydelse för tillväxten i Sverige. Nästan en fjärdedel av den svenska import och exportens godsvolym och nästan en tredjedel av handelsvärdet går via någon av de skånska hamnarna. Malmö och Trelleborg klassas av EU som särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Trelleborg, Helsingborg, Malmö samt Ystad är bland de fem största svenska lastbilshamnarna. Stor del av godset, 58 %, via de skånska hamnarna, har sin slutdestination längre norrut men går med lastbil och tåg genom Skåne och vidare upp genom Sverige. För att klara ökade volymer och samtidigt leva upp till regionala och nationella miljö- och klimatmål, behöver en betydligt större andel av godset som kommer in via skånska hamnar och via Öresundsbron antingen transporteras med sjöfart närmre sin slutdestination, eller fraktras på järnväg. För detta krävs satsningar på järnvägsinfrastruktur i Skåne och att förutsättningar skapas för effektiva omlastningar mellan järnväg, sjöfart och väg.

Region Skåne har följande konkreta prioriteringar av investeringar som grund för kommande direktiv och planering. Region Skånes prioritering bygger på samverkan med kommunerna, näringslivet och andra aktörer i regionen.

Region Skånes förslag till prioriterade åtgärder (utan inbördes ordning) i nästa nationella plan (2022–2033 alt 2022–2037), baserade på Skånebilderna och Positionspapper – Skåne utgångspunkter



En utökad ram är en nödvändighet för att ens kunna genomföra den nuvarande nationella planen

Trafikverkets inriktningsunderlag visar tydligt på behovet av ökade medel för infrastruktur. Det är angeläget att samtidigt förstärka underhållet så att funktionen i det befintliga systemet upprätthålls och samtidigt kunna investera för framtiden. Kraftiga satsningar behövs för att klara vidmakthållandet. Trafikverkets beskrivningar av de olika alternativen visar att det redan med dagens ekonomiska ramar är omöjligt att upprätthålla den nuvarande nationella planens ambitioner än mindre utrymme för nya viktiga investeringar.

Region Skåne ser det som oerhört viktigt att regeringen står fast vid de åtaganden som tagits i nuvarande plan. Region Skåne noterar att det är endast vid 20 procent utökad ram och en lånefinansiering av de nya stambanorna som de åtgärderna som ligger i nuvarande plan kan fullt ut finansieras och ser det som oerhört nödvändigt att den kommande nationella planen får en utökad ram. Riksdagen fattade 1992 beslut om att bygga ut Västkustbanan till dubbelspår och det är inte förrän hela sträckan har färdigställts som Sverige får full effekt av investeringen. I dag kan åtta tåg per timme passera enkelspåret i Helsingborg. Med dubbelspår är potentialen 30-40 tåg per timme. Denna satsning bland många riskerar att skjutas på framtiden om det inte blir en ökad ram för transportinfrastruktur.

Utbyggnaden av nya stambanor behöver finansieras utanför ramarna i den nationella planen

Region Skåne anser att ett system med nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö är en satsning som kommer att underlätta snabba och klimatsmarta transporter i framtiden.

Med tanke på de stora kostnaderna för utbyggnad av nya stambanor tillsammans med Trafikverkets beskrivningar kring andra utvecklingsbehov och det eftersatta underhållet av järnvägar och vägar framstår det som helt nödvändigt att hitta sätt att utvidga medelsramarna. Såväl utökade anslagsramar som alternativa finansieringsmodeller måste prövas. Utbyggnaden av de nya stambanorna måste finansieras utanför de ordinarie anslagsramarna. Därför är det också viktigt att nya stambanor ger största möjliga nytta för de medel som investeras. Det innebär bland annat att en snabbt färdigställd utbyggnad som inte behöver ta hänsyn till gängse nationella anslagsramar kommer att kunna leverera nytta tidigare än efter en långsamt färdigställd utbyggnad.

Dessutom innebär det att det måste finnas möjligheter att köra regionala tåg på banan. På så sätt kan man utnyttja kapacitetsförstärkningen som den nya banan innebär på största möjliga sätt, samtidigt som det öppnar upp mer kapacitet på den befintliga banan, samtidigt som det öppnar upp mer kapacitet på den befintliga banan. Det innebär i sin tur att den nya stambanan måste trafikera centrala lägen, i enlighet med Sverigeförhandlingens förslag, för att på största möjliga sätt öka nyttorna av den nya banan.

Region Skåne förslår därför att den nya stambanan börjar byggas utifrån dess mer tätbefolkade ändpunkter, då dessa delsträckor kommer att kunna börja leverera regionala nyttor direkt när de är färdigställda.

Befintliga kapacitetsbrister måste åtgärdas när trafiken på järnväg ökar

Region Skåne anser att kapacitetsbrister i infrastrukturen främst ska åtgärdas av kapacitetsökning genom en omprioritering till mer yteffektiva trafikslag för både gods- och persontrafiken. I städer och orter med trängsel är yteffektiva transportsätt som gång,

cykel och kollektivtrafik i många fall snabbare än bil. För längre resor, över ett par mil, har ofta tåget en tidsmässig konkurrensfördel. De åtgärder som behöver göras vid införande av HCT (High Capacity Transport) är att säkerställa att det övergripande järnvägsnätet till år 2030 kan hantera längre tåg exempelvis genom byggande och förlängning av mötes- och förbigångsspår samt anpassning av tågbildningsnoder.

Det är troligt att en ny godsnod för järnväg behöver lokaliseras i Skåne för att kunna hantera en ökad mängd godståg men framför allt för att kunna ta emot tåg längre än 750 meter mellan Skåne och kontinenten. Redan nu finns det ett stort underhållsbehov på Malmö godsbangård. Det är viktigt att situationen utreds och att det tas ett helhetsgrepp. Om vissa delar av Malmö godsbangård skulle avvecklas är det viktigt att säkerställa att funktionerna kan tillgodose vid en ny godsnod i Skåne.

Strävan efter att förflytta fler transporter från väg till järnväg försvåras dock kraftigt av de kapacitetsbrister som finns i de skånska järnvägarna. I Skåne sker 30 procent av alla kollektivtrafikresor med tåg på statliga järnvägsspår, till skillnad från till exempel Västra Götaland där motsvarande resor sker med 6 procent och i Stockholms län med 13 procent. Tågresandet i Skåne har nära femfaldigats från sekelskiftet, men år 2018 stannade resandeökningen för kollektivtrafiken i Skåne på +0,5 procent, där tågresandet för första gången minskade med 0,5 procent.

Att resenärerna väljer bort tåget som färdmedel ska förstås utifrån det faktum att det finns stora kapacitetsproblem på flera av sträckorna i Skåne. Det gör att antalet förseningsminuter har stigit i Skåne 2015 till 2018 och därför gjort tåget mindre attraktivt som färdmedel. Under 2019 har förseningsminuter minskat vilket är positivt. Det tar dock tid att återvinna förtroendet varför denna positiva utveckling behöver fortsätta även framåt.

Fehmarn bält-förbindelsen kommer när den invigs att medföra kraftigt ökad trafik genom södra Sverige, såväl på väg som järnväg. Trafikverket har konstaterat att det finns ett behov av att stärka kapaciteten på Öresundsbronns landinfrastruktur, både på svensk och dansk sida. Om vi ska undvika nya flaskhalsar i Öresundsregionen måste detta beaktas i det kommande arbetet för att stärka kapaciteten på de befintliga anslutningarna. Långsiktigt är det också viktigt att ta hänsyn till det långsiktiga behovet av ytterligare fasta förbindelser.

Förstärkt och mera effektivt underhåll

Det är positivt att Trafikverket nu föreslår ett förstärkt underhåll och att eftersläpningarna ska återhämtas. Regeringen behöver säkerställa att ökat anslag ger förbättringar och inte bara äts upp av kostnadsökningar. Staten måste säkerställa funktionen i det befintliga väg- och järnvägsnätet och se till att störningarna genom fel i infrastrukturen minskar. Det är en förutsättning inte bara för kollektivtrafiken utan även för funktionaliteten för andra persontransporter och för godstransporterna.

Problemen i Skåne är betydande. En jämförelse av förseningsvolymen för Skånetrafiken, SL och Västtrafik 2017 visade att Skåne drabbas av dubbelt så många störningstimmor jämfört de båda andra storstadsregionerna. Detta skapar stora olägenheter för resenärerna. Viken av robusthet och resistens i järnvägssystemet påvisades vid branden vid Hässleholm då hela Södra stambanan fick total stopp under sex dagar. Antalet förseningsminuter kopplat till infrastruktur har dock markant förbättrats för alla tre regioner under trafikåret 2019 vilket Region Skåne ser som glädjande och hoppas att den positiva utvecklingen fortsätter även framåt. Region Skåne vill dock påpeka att det förebyggande underhållsarbetet är oerhört viktigt. Vid undersökning av rälsen på

Västkostbanan i december 2020 konstaterades sprickor på ett 80-tal ställen på en sträcka av ungefär sju kilometer mellan Ramlösa och Lund. Detta har inneburit att antalet tåg här tvingats ner till minimum samtidigt som hastigheten har sänktes till 70 kilometer i timmen under tiden sträckan åtgärdas under flera veckors tid.

Region Skåne försöker, till stora kostnader, åtgärda problemen i det akuta skedet genom att permanent ha reservfordon startklara och genom andra insatser. Trots detta kan inte en rimlig kvalitet och tillförlitlighet upprätthållas. En minskad tilltro till kollektivtrafiken motverkar också utvecklingen mot en omställning av transportsystemet där kollektivtrafiken i många relationer ska bilda ryggraden i transportsystemet och svara för en betydligt större del av resandet än idag.

Trafikverkets förslag om ökade ramar för vidmakthållande innebär ett ökat ekonomiskt åtagande för staten. Det är viktigt att den ökade ambitionen genomförs på sådant sätt att de mest angelägna bristerna åtgärdas först. Det är mycket viktigt att de mest trafikerade stråken och järnvägsnätet i och kring storstäderna prioriteras vid den tidsmässiga planeringen av dessa utökade insatser samt att denna del av infrastrukturen prioriteras om den föreslagna ambitionshöjningen inte kan genomföras i sin helhet.

En effektivare planeringsprocess är nödvändig för att motverka kostnadsökningar och förseningar

Region Skåne är mycket oroad över de kostnadsökningar och förseningar i som sker genomförande av nationell plan och länsplanerna. Planeringsprocessen för mindre objekt däribland cykelvägsprojekt är i nuvarande planeringssystem väldigt tidskrävande och omständlig. Detta får resultatet att själva planprocessen ibland kostar mer och tar längre tid än själva byggnationen. Region Skåne ser positivt på att Trafikverket öppnar för en förenklad planprocess för mindre objekt och deltar gärna i den framtida dialogen mellan Trafikverket och Länsstyrelsen.

Region Skåne följer noga den analys Trafikverket gör inom ramen för regeringsuppdraget att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investeringsobjekt. De namngivna investeringsobjekten i Region Skånes nuvarande regionala plan har fördyrats där vissa har mer än fördubblats i kostnad. Dessa kostnadsökningar tränger undan viktiga satsningar i den kommande regionala planen.

Då flera satsningar på utbyggnad av järnväg i Skåne har senarelagts och Trafikverket nu uttrycker att utrymmet för investeringar framöver är mycket begränsat, uppstår det stora svårigheter för Region Skåne att realisera målsättningarna om ökat resande och ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. En kompletterande åtgärd för att öka kapaciteten kan vara att byta ut fordonsparken och investera i nya och mera kapacitetsstarka tåg. På senare tid har det också börjats att ställas nya tekniska krav på järnvägsfordonen såsom införandet av ERTMS. Möjligheten till statlig medfinansiering av järnvägsfordon bör därför utredas för att regionerna inte ska behöva ta hela kostnader för inköp av fordon som uppfyller de nya tekniska kraven och kunna skapa större möjligt till ökad trafik på den befintliga infrastrukturen.

Ta höjd för ökade internationella transporter - inrätta en svensk-dansk infrastrukturkommission

Sverige behöver säkerställa tillgängligheten i Öresundsregionen framförallt i hamnarna, Öresundsbron och på järnvägsnätet och kunna hävda sig i den internationella konkurrensen. Det är viktigt att säkerställa en hög grad av resiliens och skapa redundans i förbindelser till och från kontinentala Europa för en tillförlitlig gods- och persontrafik.

Öresundsregionen är ett av norra Europas största storstadsområden. Möjligheterna till utveckling genom att överbrygga gränser och en mera integrerad region är mycket stora. Tillgänglighet och transporter är en av förutsättningarna. I nuläget saknas en tydlig inriktning både på svensk och på dansk sida om hur de gemensamma delarna av transportsystemet i Öresundsregionen ska utvecklas. Det gäller såväl hur den nuvarande infrastrukturen kan användas och trimmas som de mera långsiktiga frågorna om framtida förbindelser över Öresund. Den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält, vilken beräknas stå färdig 2029, ger bättre förutsättningar för inte minst tågtrafiken mellan Sverige och kontinenten, men ökar också trycket på infrastrukturen. Detta accentuerar ytterligare behovet av gemensam planering.

I Skåne är det gränsöverskridande samarbetet starkt genom Greater Copenhagen. Det finns ett starkt behov av mera aktivt samarbete också mellan regeringarna och de statliga organen i Sverige och Danmark kring underlag, gemensamma strategier, åtgärder som kan underlätta tillgängligheten mellan länderna och även kring infrastrukturens långsiktiga utveckling, gemensamma intressen i förhållande till EU mm. Region Skåne samverkar gärna med den svenska regeringen och Trafikverket för att utveckla sådan samverkan.

Region Skåne föreslår att den svenska regeringen så snart som möjligt och i samverkan med den danska regeringen tar initiativ till en svensk-dansk infrastrukturkommission med uppgift att förbättra kunskapsunderlagen och ta fram förslag till hur tillgängligheten för både personer och gods kan utvecklas. Ett konkret uppdrag för kommissionen kan vara att tillsätta en utredning kring behovet av utökad kapacitet i Öresundsbrons landinfrastruktur. Då landanslutningarna ägs av de nationella bolagen Svedab AB och A/S Øresund, som gemensamt äger Öresundsbron, kan en alternativ finansiering av landanslutningarnas utbyggnad via överskottet från Öresundsbron utredas i ett sådant uppdrag. Andra uppgifter för infrastrukturkommissionen bör vara att utreda och gemensamt komma överens om hur framtidens Öresundsförbindelser ska ordnas. Region Skåne medverkar gärna i sådant arbete. Den utredning som just pågår för förbindelsen Helsingborg-Helsingör behöver tas vidare i nästa steg till en lokaliseringsutredning och det behövs inledas en mellanstatlig utredning om Öresundsmetron.

En samordnad planeringsprocess med regionalt ansvar och ökade mobility management-insatser

Region Skåne fick 2019 som andra region i Sverige tillsammans med Region Stockholm uppdraget att upprätta en regionplan. Regionplanen är en strategisk plan som ska ge förutsättningar för utveckling av de fysiska strukturerna som sträcker sig över kommungränserna. Region Skånes mål är att fortsätta arbetet med att koppla ihop fysisk planering och infrastrukturutveckling. Dialogen behöver dock utvecklas för att knyta ihop regional utveckling och statlig infrastrukturplanering. Den regionala nivån har i dagsläget begränsade möjligheter att påverka hur medel i nationell plan används inom områden som drift, vidmakthållande och underhåll. Hur medel prioriteras har dock stor inverkan på regionala förutsättningar. När medel prioriteras fel kan det få stora konsekvenser för möjligheterna att exempelvis bedriva attraktiv kollektivtrafik.

Region Skåne ser oroligt på att Trafikverket vill överta förvaltningen av lokaltågstationerna. Region Skåne vill klargöra att vi vill fortsätta förvalta och utrusta de stationer som endast trafikeras av Skånetrafiken i Skåne. Region Skåne noterar att Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att det pågår en översyn av ägar- och förvaltaransvar för stationer. Region Skåne anser att detta kommer att leda till sämre stationer ur kundperspektiv och dyrare omkostnader för skattebetalarna. I Skåne vill vi ha en högre standard

på stationsutrustning än vad Trafikverket kan erbjuda och det är därför naturligt att ansvaret för förvaltningen kvarstår hos Skånetrafiken.

En ändring som möjliggör användning av steg 1- och steg 2-åtgärder i de regionala planerna är nödvändig. I dagsläget ligger ansvaret för att genomföra steg 1- och 2 åtgärder framförallt hos kommuner, regioner och privata aktörer, utan möjlighet till finansiering från länsplaner eller den nationella planen. Trafikverket bedömer att det finns många kostnadseffektiva åtgärder som klassas som steg 1 eller steg 2-åtgärder. Dock har myndigheten idag inte möjlighet att inkludera dessa åtgärder inom ramen för nationella transportplaneringen. Det behövs därför ett tydligt ställningstagande för att medel i såväl nationell plan som regionala kan användas till åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg. Detta förutsätter en ändring i förordningen om statlig medfinansiering så att bidrag till icke-fysiska åtgärder medges.

Ökad ram för de regionala planerna är nödvändigt för att uppfylla nollvisionen och nå klimatmålen

Ökad samfinansiering av nationell infrastruktur har skett genom medel från den regionala planen i Skåne och även på andra håll i landet. En sådan samverkan mellan planer är positiv och kan gärna utvecklas ytterligare. Detta har dock inneburit att utrymmet för insatser i den regionala infrastrukturen har urholkats.

Under de två senaste planeringsomgångarna har anslagen till länsplanerna varit mer eller mindre oförändrade samtidigt som anslagen till nationell plan har ökat kraftigt. Dessutom har investeringskostnaderna ökat delvis beroende på att ett livscykelperspektiv på objekten har tillämpats. Detta gör att de regionala planerna tar en större investeringskostnad för att minska drift och underhållskostnaden. Detta gör att kostnader skjuts från den nationella till de regionala planerna.

Samtidigt finns stora utvecklingsmöjligheter genom just den typ av åtgärder som hantearas av de regionala planerna och som berör centrala utvecklingsområden såsom kollektivtrafikens utveckling, cykeltrafiken, säkerheten och trimningen av befintligt system. Region Skåne ser positivt på att Trafikverket förslår en utökad ram av de regionala planerna proportionerligt mot den nationella planen. Dock är läget precis som Trafikverket skriver att medel i länsplanerna har historiskt sett inte räckt till och regionerna ser behov av ökade anslag i planerna för att arbetet med Nollvisionen ska gå tillräckligt snabbt. Region Skåne anser därför att de regionala ramarna behöver utökas oavsett vad som sker med den nationella planens totala ram.

Region Skåne är positivt till att Trafikverket förslår en förlängning och utökning av anslaget för samfinansiering från den nationella planen till trafiksäkerhetsåtgärder i de regionala planerna. Region Skåne har haft problem med förseningar av de objekt som ska medfinansieras av denna pott vilket gör att åtgärderna kommer att börjas byggas först efter 2022. Detta leder till att av totalt 150 miljoner beviljat bidrag till den regionala planen kommer drygt bara 50 miljoner att tillföras den regionala planen därtill har de tänkta framtida namngivna investeringarna kraftigt fördyrats. Region Skåne är av uppfattningen att liknande scenario finns i de övriga regionerna. En förlängning av en utökning av anslaget för samfinansiering till trafiksäkerhetsåtgärder är därför nödvändigt för att kunna genomföra viktiga trafiksäkerhetsåtgärder.

Region Skåne står bakom Trafikverkets analys om att en höjd beloppsgräns till 50 miljoner kronor för de namngivna investeringarna är nödvändig. Dagens beloppsgräns på 25 miljoner kronor för namngivna investeringar skapar begränsningar då många åtgärder tenderar att överstiga angiven nivå. Kostnadsökningen för åtgärder har under de senaste planperioderna varit stor vilket Infrastrukturdepartementet också är medvetna

om. En höjd beloppsgräns bedöms därför önskvärd för att underlätta genomförandet och skapa större framdrift av de regionala planerna.

Särskilda insatser för cykel främjar folkhälsa och klimatet

Region Skåne vill uttrycka oro kring ökade kostnader för planering och byggande av ny cykelinfrastruktur i Skåne. Regionens ambitioner för ny och attraktiv cykelinfrastruktur i Skåne urholkas av kostnadsökningar samtidigt som anslag till den regionala transportinfrastrukturplanen inte står i proportion till kostnadsökningarna. Dessutom är underhållet och standarden på befintligt nät eftersatt och kräver särskilda insatser för att möta dagens och framtida behov, exempelvis av nya typer av cyklar som ellådcyklar med mera.

Trafikverket beskriver i sitt inriktningsunderlag att under förutsättning att cyklandet tredubblas i hela landet, minskar biltrafiken med mindre än en procent. Region Skåne har däremot gjort en egen analys av effekten av en tredubblad cykling. Region Skåne bedömer att om cyklingen kan tredubblas i Skåne skulle biltrafiken minska med upp mot 10 procent i regionen. Detta är en mycket god förutsättning för att minska transportsektorns utsläpp i Skåne samtidigt som stora vinster kan göras inom folkhälsan. Ökad cykling i kombination med kollektivtrafik kan för Skånes del utgöra grunden för en omställning av hela transportsystemet.

Region Skåne ser positivt på att Trafikverket förordar ändringar av Trafiklagstiftningen för att främja och förenkla utvecklingen av cykelinfrastruktur i Sverige. Cykelinfrastruktur bör kunna utvecklas i större utsträckning utan framtagande av vägplan. Idag likställs cykelvägar med allmän väg, vilket hindrar och försvårar planeringen för ny cykelinfrastruktur. Cykel bör ses som ett eget trafikslag enligt lagar och förordningar, vilket skulle förenkla planprocessen och genomförandet av nya cykelvägar. Region Skåne vill också understryka att synen på funktionellt samband mellan cykelväg och allmän väg måste ändras. Trafikverket bör kunna överta väghållaransvaret från enskilda väghållare där det finns cykelväg, för att kunna skapa attraktiva stråk mellan städer och tätorter – utan att det finns ett funktionellt samband till annan statlig väg.

Region Skåne arbetar tillsammans med regionens kommuner och Trafikverket för att utveckla snabbcykelvägar i Skåne. Redan nu pågår pilotstudier för tre cykelpendlingsstråk i Skåne där befintlig cykelinfrastruktur utvecklas och uppgraderas för att kunna nå en högre standard. Dock behövs det stöd från Trafikverket nationellt för att upprätta en nationell standard för starka regionala cykelstråk av hög kvalitet i Sverige. Region Skåne föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utveckla en organisation kring snabba cykelstråk nationellt, ta fram riktlinjer och vägledning kopplat till infrastruktur för starka regionala cykelstråk för pendling samt uppdatera vägmärkesförordningen gällande skyltning för högkvalitativa regionala cykelstråk för pendling. Ett arbete som påminner om det som gjorts för de nationella lederna, Kattegatt-, Sydkust- och Sydostleden.

Arbeta för en implementering av ny teknik i transportsystemet.

Omställning inom transportsektorn kräver både snabb övergång till befintlig teknik där fordon för gas såväl komprimerad som flytande samt elfordon för både persontransporter och godstransporter finns tillgängliga på marknaden men Region Skåne ser också ett stort behov av fortsatt utveckling och testning av nya tekniker för att snabba på omställningen. Region Skåne ser positivt på att regeringens inrättande av en elektrifieringskommission och hyser förhoppningen att denna kan bidra till en snabbare takt i omställningen.

Region Skåne är en aktiv aktör i omställningen och har intentionen att fortsatt involvera sig i projekt och piloter för en utveckling till ett hållbart och fossilfritt transportsystem. Region Skåne vill även betona vikten av att koppla utvecklingen inom transportsystemet till vad som görs inom EU för att nå skalfördelar inom fordons- och drivmedelsteknik. Standardisering av ny teknik är också en viktig utvecklingsfråga för att nå bättre kostnadseffektivitet.

Intelligenta transportsystem, ITS, som till exempel variabla hastigheter och realtidsinformation, är ett kraftfullt verktyg för att skapa snabbare och säkrare transporter och samtidigt minska belastningen på miljön. Skåne medverkar gärna till ett pilotarbete avseende väg med intelligent trafikstyrning, realtidsinformation och dynamisk hastighetsreglering för att förebygga trängsel och skapa säkrare vägsträckor.

Dagens regelverk medger inte att viktig infrastruktur för kollektivtrafik, som depåer och laddstationer för eldrift, lyfts in i nationell och regional infrastrukturplan eller stadsmiljöavtal. Den ökade takten för satsningar på kollektivtrafik skapar ökade krav på den regionala kollektivtrafiken vilket driver kostnader på andra ställen än hos kommunerna. Regionerna har dock ingen möjlighet att söka bidrag för investeringar som bidrar till implementeringen av nya tekniska lösningar. Att utesluta delar av kollektivtrafiksystemet, såsom depåanläggningar, för medfinansiering har inbromsande effekter på omställningen av transportsystemet. Elektrifiering av kollektivtrafiken och utökad trafik ställer större krav på depåanläggningarna och dessa delar måste gå i takt. I syfte att möta de avtal som tecknas och de behov som införande av förbättrad kollektivtrafik innebär behöver berörda förordningar kompletteras så att statlig medfinansiering av (offentligt ägda och konkurrensneutrala) depåer samt laddinfrastruktur för eldrift möjliggörs i samband med kommande revidering av infrastrukturplanerna och i stadsmiljöavtalen.

Kompetensförsörjning inom infrastrukturen är en viktig framtidsfråga

Region Skåne delar bilden av att kompetensförsörjningen för hela infrastrukturbranschen är en oerhört viktig framtidsfråga.

Region Skåne anser det viktigt att regeringen tar ett krafttag över situationen för kompetensförsörjningen inom infrastrukturen. Viktiga åtagande med ökat underhåll och större satsningar väntar. Alla yrkeskategorier exempelvis planerare, tekniker, lokförare och busschaufförer, ingenjörer, byggarbetare och svetsare behövs för att klara av omställningen till av transportsystemet. Region Skåne arbetar redan idag aktivt för att stimulera till utbildningar både inom Vuxenutbildningarna (/VUX) och Yrkehögskolorna (YH) och deltar gärna i ett framtida arbete om hur kompetensförsörjningen kan stärkas.

Trafikverket lyfter i inriktningsunderlaget att det är viktigt att öka attraktiviteten yrkena. Region Skåne arbetar aktivt med informationskampanjer i sociala medier där vi påvisar yrkeskategorier såsom svetsyrket, byggnadsarbetare och tågtekniker som alla idag är bristyrken. Region Skåne vill också skicka med att de viktigaste åtgärderna för att öka attraktiviteten för yrkena är att möjliggöra praktikplatser. Kommuner och utbildningsanordnare uttrycker stora svårigheter i att få branschen att ta emot praktikanter av olika slag (PRAO, APL/VUX och LIA). Om individer som står inför ett utbildnings- eller yrkesval inte får testa på yrken och se arbetsplatser så är risken mycket stor att dessa val inte blir aktuella.

Riktad pott för storstadsåtgärder

Befolkningstillväxten i Sverige de kommande 20 åren beräknas till 1 miljon fler invånare jämfört med idag. Hälften av denna tillväxt beräknas ske inom Stockholm, Göteborg och Malmö. Utmaningarna i dessa storstäder är mer komplexa både vad gäller storlek och typ av åtgärder. För att uppnå en omställning av transportsystemet i storstäder krävs mer omfattande investeringar än i övriga städer i landet. Exempel på detta är inte bara utbyggnad av stombussystem, spårvagnsystem eller tunnelbaneutbyggnad utan även tunga investeringar så som strategiska depåer och inköp av spårfordon.

Inpendlingen till de större städerna måste i högre grad än i dag ske med kollektivtrafik. Här finns betydande möjligheter att minska utsläppen av klimatgaser och att avlasta trängseln i väg- och gatunätet. Det kräver fortsatt utbyggnad av regional tåg- och buss- trafik. Samtliga tre storstäder har omfattande planer och målbilder för att möta dessa utmaningar i syfte att kunna fortsätta att växa hållbart. För dessa planer kommer det behövas särskild finansiering för att etappvis kunna förverkliga dem.

Ambitionen med en pott för storstadsåtgärder är att nämnda städer ska kunna ansöka om medel på ungefär samma sätt som för dagens pott för stadsmiljöåtgärder. Med storstadsåtgärder kan stor nytta nås samtidigt som övriga städer i landet får minskad konkurrens om potten för stadsmiljöåtgärder.

Samtliga tre regioner och tre storstäder föreslår därför gemensamt att kommande nationella plan innehåller en särskilt riktad pott för storstadsåtgärder.

Med vänliga hälsningar
Region Skåne